



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS
A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF
31ème session
Point 4 de l'ordre du jour

FUND/EXC.31/5
22 mai 1992

Original: ANGLAIS

RENSEIGNEMENTS SUR D'AUTRES SINISTRES

RIO ORINOCO

Note de l'Administrateur

1 Le sinistre

1.1 Le transporteur d'asphalte RIO ORINOCO (5 999 tjb), immatriculé dans les Iles Caïmanes, avait eu des problèmes de moteur alors qu'il faisait route de Curaçao à Montréal avec une cargaison de quelque 9 000 tonnes d'asphalte chauffé et environ 300 tonnes de fuel-oil intermédiaire et d'huile diesel lourde à bord. Au cours de réparations dans le golfe du Saint-Laurent, le navire a chassé sur son ancre par mauvais temps et s'est échoué sur la côte sud de l'île d'Anticosti le 16 octobre 1990. Une quantité de fuel-oil intermédiaire évaluée à 185 tonnes s'est déversée et a atteint le rivage à l'est du lieu de l'échouement. La côte a été extrêmement polluée sur une dizaine de kilomètres et souillée par endroits tout au long de trente autres kilomètres. Le temps ayant changé, certains des hydrocarbures qui s'étaient déposés sur le rivage sont repartis vers l'ouest, de petites quantités arrivant jusqu'à la baie d'Ellis, au large de Port Menier, huit kilomètres à l'ouest du lieu d'échouement. La cargaison d'asphalte ne s'est pas déversée et, au cours des semaines qui ont suivi, elle s'est refroidie et s'est en grande partie solidifiée.

1.2 Une équipe d'assistance est arrivée sur le lieu du sinistre le 16 octobre. Des remorqueurs et du matériel ont été mobilisés et un contrat type d'assistance (Lloyds Open Form 90) fondé sur le principe "no cure, no pay" subordonnant le paiement au résultat a été signé le 18 octobre. Les conditions météorologiques étant devenues mauvaises, le navire échoué s'est à nouveau déplacé pour aller s'immobiliser entre deux rebords rocheux. L'assistant a annulé le contrat d'assistance le 22 octobre. Le propriétaire du navire a fait effectuer sans succès trois tentatives de dégagement entre le 1er et le 5 novembre. D'autres essais de renflouement tentés par la Garde côtière canadienne en décembre 1990 ont également échoué. Après des préparatifs considérables, le navire a été finalement renfloué le 7 août 1991 et emmené dans un abri sûr à Sept-Iles.

1.3 Le RIO ORINOCO avait souscrit auprès du Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (le Swedish Club) une assurance sur corps ainsi qu'une assurance P & I.

1.4 Le RIO ORINOCO a été déclaré perte réputée totale par l'assureur sur corps le 18 novembre 1990. La Garde côtière canadienne a alors assumé le contrôle du navire. Le 23 novembre, le propriétaire du navire a fait savoir à la Garde côtière qu'il était dans l'incapacité financière d'enlever le navire et sa cargaison.

1.5 Le montant de limitation applicable au RIO ORINOCO a été fixé par le tribunal canadien à Can\$1 182 617 (£543 000). Le fonds de limitation a été constitué par l'assureur P & I au moyen d'une lettre de garantie.

1.6 Pour une description détaillée des opérations de nettoyage et d'enlèvement du RIO ORINOCO, de ses soutes et de sa cargaison, il convient de se reporter au document FUND/EXC.28/4.

2 Demands déjà examinées par le Comité exécutif

Demande d'indemnisation du Gouvernement canadien

2.1 En août 1991, le Gouvernement canadien a soumis une demande d'indemnisation d'un montant total de Can\$7 261 546 (£3,3 millions) au titre des opérations effectuées par la Garde côtière canadienne ou en son nom jusqu'au 31 janvier 1991 pour tenter de dégager le navire de son lieu d'échouement. Cette demande avait trait aux activités que diverses sociétés privées avaient exercées sous contrat pour la Garde côtière, telles que: inspection du navire par des plongeurs, inspection et réparation des chaudières du navire, services d'un architecte naval et d'un capitaine de l'équipe d'assistance, location de deux barges, services rendus lors des tentatives de dégagement du navire, gardiennage du navire pendant l'hiver et coût de la surveillance de ces opérations par la Garde côtière.

2.2 A l'issue de négociations, le Gouvernement canadien et l'Administrateur se sont mis d'accord pour que la demande d'indemnisation au titre des opérations effectuées par la Garde côtière ou en son nom jusqu'au 31 janvier 1991 soit réglée à raison d'un montant global de Can\$6 950 000 (£3,2 millions).

2.3 En septembre 1991, le Gouvernement canadien a présenté une demande d'indemnisation au titre des opérations effectuées par un entrepreneur canadien, le Groupe Desgagnés, pour dégager le RIO ORINOCO de son lieu d'échouement et l'emmener dans un abri sûr. Cette demande s'élevait à Can\$3 497 667 (£1,6 million). L'Administrateur s'est accordé avec le Gouvernement canadien pour régler cette demande à raison de Can\$3 268 848 (£1,6 million).

2.4 En octobre 1991, le Comité exécutif a approuvé les deux demandes d'indemnisation présentées par le Gouvernement canadien pour un montant global de Can\$10 218 848 (£4,9 millions) comme l'avait proposé l'Administrateur (document FUND/EXC.28/9, paragraphe 3.3.3).

2.5 Le FIPOL a versé Can\$6 millions (£2 962 232) au Gouvernement canadien le 20 novembre 1991 et Can\$4 218 848 (£1 964 539) le 10 février 1992. Il a été nécessaire d'échelonner le paiement en deux versements car le capital de roulement du FIPOL ne suffisait pas à couvrir l'importante somme due pour ce sinistre dont il n'avait pas été tenu compte lors du calcul des contributions annuelles de 1990.

Demande d'indemnisation du Swedish Club

2.6 Des entrepreneurs ont procédé à des opérations de nettoyage à terre jusqu'au 10 novembre 1990 pour le compte du propriétaire du navire. Le Swedish Club a présenté au FIPOL, en subrogation, une demande d'indemnisation de Can\$1 227 255 (£563 000) pour ces opérations. La majeure partie des hydrocarbures de soute restant à bord du RIO ORINOCO ont été enlevés en décembre 1990. Le Swedish Club a soumis au FIPOL, en subrogation, une demande d'indemnisation de Can\$257 462 (£118 100) pour ces opérations. Il a également soumis, en subrogation, une demande d'indemnisation additionnelle d'un montant total de Can\$156 361,61 (£71 700) pour les frais de nettoyage du matériel qui avait été pollué lors des opérations effectuées à terre jusqu'au 10 novembre 1990 et pour les frais de location et de transport des conteneurs utilisés pour entreposer les déchets d'hydrocarbures récupérés.

2.7 Les demandes d'indemnisation du Swedish Club qui sont mentionnées au paragraphe 2.1 ci-dessus ont été réglées par l'Administrateur en juin 1991 à raison d'un montant global de Can\$1 641 034 (£752 770), conformément à l'autorisation que ce dernier avait reçu du Comité exécutif (documents FUND/EXC.26/5, paragraphe 3.3 et FUND/EXC.27/6, paragraphe 11.2). En septembre 1991, le FIPOl a payé la partie de la demande du Club qui dépassait le montant de limitation, c'est-à-dire Can\$458 417 (£232 817).

2.8 Le 30 septembre 1991, le Swedish Club a soumis en subrogation une demande d'indemnisation de Can\$470 404 (£223 417) pour les opérations de nettoyage effectuées pendant l'été de 1991 et pour l'évacuation des déchets collectés au cours de ces opérations. A sa 28ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à régler cette demande conformément à la règle 8.4.2 du Règlement intérieur (document FUND/EXC.28/9, paragraphe 3.3.4). L'Administrateur a accepté cette demande dans sa totalité et l'a payée en février 1992.

3 Demandes que le Comité exécutif n'a pas encore examinées

Demande du Gouvernement canadien

3.1 En mars 1992, le Gouvernement canadien a soumis une demande d'indemnisation d'un montant de Can\$1 963 441,51 (£900 700). Cette demande avait trait à l'intervention de la Garde côtière entre le 31 janvier 1991 et la fin des opérations (Can\$1 928 674), ainsi qu'aux activités menées par le Ministère de l'environnement et le Ministère des pêches et des océans (soit Can\$23 381 et Can\$11 389, respectivement).

3.2 La demande du Gouvernement canadien avait trait à des opérations qui avaient été effectuées par diverses sociétés privées pour le compte de la Garde côtière (par exemple entretien du RIO ORINOCO pendant l'hiver et transport d'équipement), ainsi qu'à la surveillance par la Garde côtière des opérations d'entretien et de renflouement, qui avait nécessité du personnel, du matériel, des navires et des aéronefs.

3.3 La demande du Gouvernement canadien comprenait des factures pour des opérations effectuées par deux entrepreneurs privés qui réclamaient respectivement Can\$456 000 et Can\$73 675,69. Ces factures n'ont pas été acceptées par le Gouvernement canadien qui ne les jugeait pas raisonnables. A l'issue de négociations, le Gouvernement canadien s'est mis d'accord avec les entrepreneurs sur des règlements de Can\$134 067,14 et Can\$47 175, respectivement. De ce fait, la demande d'indemnisation du Gouvernement canadien a été ramenée à Can\$1 623 010,96 (£744 500).

3.4 Le Secrétariat du FIPOl a examiné les documents soumis avec l'aide d'experts de la société Murray Fenton & Associates qui avaient suivi les diverses opérations. Lors de cet examen, l'Administrateur a examiné si certaines dépenses étaient recevables et si les montants réclamés étaient raisonnables. Il a estimé que certains postes de dépense contenaient des éléments de moindre importance représentant des "coûts fixes" ou des "frais généraux distants" qui, conformément à la politique du FIPOl, étaient irrecevables.

3.5 Le 13 mai 1992, des négociations ont eu lieu à Québec (Canada) entre le Gouvernement canadien et le FIPOl au sujet de cette demande. A l'issue d'un débat, le Gouvernement canadien et l'Administrateur se sont entendus sur un règlement de Can\$1 573 000 (£721 560). L'Administrateur a donné son accord sous réserve de l'approbation du Comité exécutif.

Demande du Swedish Club

3.6 Le Swedish Club a soumis, en mars 1992, une demande d'indemnisation de Can\$118 562,47 pour l'évacuation des déchets collectés en 1990. Après avoir examiné cette demande avec l'aide d'experts, l'Administrateur a jugé que ce montant était raisonnable. Toutefois il a estimé qu'on devrait en déduire Can\$7 338,94 au titre de la taxe canadienne sur les biens et services. Il a donc décidé, en accord avec le Swedish Club, de régler cette demande à raison d'un montant de Can\$111 223,53, sous réserve de l'approbation du Comité exécutif.

4 Autres questions

4.1 Ce sinistre n'a pas donné lieu à d'autres demandes.

4.2 L'enquête sur la cause du sinistre n'est pas encore terminée. Le rapport d'enquête devrait être publié en septembre 1992. L'Administrateur en rendra compte au Comité exécutif lors de la 32ème session.

5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document; et
 - b) examiner la proposition de l'Administrateur visant à approuver:
 - i) la demande d'indemnisation du Gouvernement canadien pour les opérations effectuées par la Garde côtière ou pour son compte après le 31 janvier 1991 et pour les opérations effectuées par le Ministère de l'environnement et le Ministère des pêches et des océans, laquelle s'élève au total à Can\$1 573 000 (paragraphe 3.1 à 3.5 ci-dessus); et
 - ii) la demande d'indemnisation du Swedish Club pour l'évacuation des déchets collectés, laquelle s'élève à Can\$111 223,53 (paragraphe 3.6 ci-dessus).
-